ASPECTE DIN ISTORIA ORAŞULUI LUBLIN

DE

K. MYSLIŃSKI

Teritoriul pe care se întinde astăzi oraşul Lublin, situat la contactul dintre regiunile muntoase din sud şi podişul ce se întinde spre nord, a fost locuit destul de intens din cele mai îndepărtate timpuri. În secolul IX această regiune era străbătută de o ramură a unui important drum comercial care, trecînd prin Kiev, Cracovia şi Praga, lega toate ţările Asiei cu Europa răsăriteană şi apuseană. Tezaurul de monede arabe datînd din secolul IX, descoperit pe teritoriul oraşului Lublin, atestă legăturile acestui centru cu comerţul internaţional ce se desfăşura pe această importantă arteră comercială.

În urma unui lung proces de dezvoltare social-economică, la sfîrşitul secolului XII şi începutul celui următor, a apărut pe acest teritoriu o organizare de stat locală — o castelania — şi un arhidiaconat. Probabil că tot din această vreme datează aşezarea meşteşugărească şi negustorească, care a format nucleul principal al oraşului precum şi cetatea Lublin.

Începînd din a doua jumătate a secolului XIII pe teritoriul Poloniei au apărut o serie de drumuri comerciale de importanţă internaţională, care legau coloniile italiene de pe ţărmul nordic al Mării Negre, în special Caffa, cu ţările din apusul Europei. Drumul comercial care pornea din Caffa şi trecea prin Lwów, Sandomir, Cracovia, Vladimir-Volînski şi se îndrepta pe valea Vistulei spre ţărmul Balticei, ca şi cel ce trecea prin Helm, care aparţinea cnezatului Halici-Vladimir, şi apoi prin Lublin şi Cazimir pe Vistula, au influenţat în mod favorabil dezvoltarea Lublinului.

Căpătînd statutul de oraş în anul 1357, Lublinul intră în rîndul celor mai importante centre meşteşugăreşti şi comerciale ale Poloniei. În a doua jumătate a secolului XIV importanţa Lublinului a crescut considerabil datorită unui complex de împrejurări deosebit de favorabile. În urma lichidării cnezatului Halici-Vladimir, o mare parte a lui, în frunte cu Lwówul, a fost anexată la Polonia. În felul acesta Lublinul, încetînd să mai fie un oraş de graniţă, a scăpat de amenin-

ţarea invaziilor străine. Situat între teritorii cu caracteristici economice diferite — Polonia propriu-zisă, Lituania şi Ucraina — Lublinul capătă brusc caracterul unei pieţe centrale, rol pe care şi-l va dobîndi şi în cadrul statului polonez [1].

La sfîrşitul secolului XIV oraşului i se acordă privilegii pentru comerţul cu Lituania, iar în 1392 drept de a ţine iarmaroc 14 zile şi de depozit pe 8 zile pe an [2]. În urma obţinerii dreptului de depozit, negustorii străini nu mai puteau ocoli Lublinul şi tîrgoveţii de aici căpătau posibilitatea să achiziţioneze de la aceştia însemnate cantităţi de marfă pe care o plasau apoi pe piaţa internă obţinînd mari venituri.

În a doua jumătate a secolului XIV se produc unele schimbări în comerţul internaţional care afectează şi comerţul răsăritean. O dată cu decăderea Vladimirului începe să-şi piardă importanţa drumul comercial care trecînd prin Lublin, Helm şi Vladimir-Volînski lega Marea Baltică cu Rusia în vreme ce întregul comerţ oriental se mută pe artera comercială ce trecea prin Wroclaw, Cracovia, Sandomir şi Lwów. De aici pornea mai departe spre Caffa, în Crimeea, aşa-numitul „drum tătărăsc". Concomitent se dezvoltă „drumul moldovenesc" care de asemenea lega Lwówul cu Caffa. Acest drum avea două ramificaţii, care se uneau la Suceava. Prima trecea prin Halici, Colomeia, Sniatin, Cernăuţi şi Siret, iar a doua prin Cameniţa, Hotin şi Dorohoi. De la Suceava drumul mergea mai departe prin Iaşi spre Cetatea Albă, la gura Nistrului [3], de unde se putea călători pe mare spre Caffa.

La începutul secolului XV se înregistrează o decadenţă a „drumului tătărăsc" şi paralel cu aceasta o creştere a importanţei „drumului moldovenesc". Această schimbare a avut o influenţă favorabilă asupra dezvoltării unor oraşe moldoveneşti ca Suceava şi Iaşi [4].

În această vreme negustorii din Cracovia şi Lwów deţineau monopolul comerţului cu Cetatea Albă şi Caffa. Cracovienii, care beneficiau de dreptul de depozit şi care erau interesaţi în comerţul de tranzit cu regiunile de la Marea Neagră, au apărat cu dîrzenie caracterul monopolist al drumului ce leagă oraşul lor cu Sandomirul. Ei se opuneau cu înverşunare apariţiei altor drumuri, care ar fi adus prejudicii intereselor lor comerciale. Între Cracovia şi Lwów au existat în această vreme raporturi foarte încordate deoarece fiecare din aceste oraşe voiau să-şi asigure monopolul comerţului cu regiunile de pe ţărmul nordic al Mării Negre [5].

---

[1] Arnold St., *Podłoże gospodarczo-społeczne polskiego Odrodzenia*, Warszawa, 1953, p. 62—63.

[2] Toate documentele referitoare la oraşul Lublin au fost editate de către Reabinin J., *Materiały do historii w. Lublina 1317—1792*, Lublin, 1938; documentele despre care este vorba aici sînt trecute la nr. 10, 11, 12.

[3] Małowist M., *Kaffa, Kolonia genueńska na Krymie i problem wschodni w latach 1453—1475*, Warszawa, 1947, p. 62.

[4] Pentru literatura de bază referitoare la această problemă cf. Ştefănescu St., *Întemeierea Moldovei în istoriografia romînească*, în «Studii», XII, 1959, nr. 6.

[5] Problema comerţului cu răsăritul a fost discutată în numeroase lucrări ale istoricilor poloni şi romîni. Pentru această problemă au o importanţă capitală lucrările polonezului Kutrzeba St., *Handel Polski ze Wschodem w wiekach średnich*,

Negustorii din Lwów nu-şi transportau singuri toate mărfurile la Caffa, deoarece nu li se îngăduia să treacă cu anumite produse dincolo de Suceava. Rolul de intermediar l-au luat negustorii din Cetatea Albă[6]. În acelaşi timp, negustorilor din Caffa nu li s-a permis să-şi vîndă mărfurile decît la Lwów şi în alte cîteva oraşe mai mici din Podolia[7].

Pentru comerţul internaţional, dreptul de depozit al Lwówului a însemnat un adevărat baraj, greu de trecut. Totuşi se cunosc unele cazuri cînd negustorii au putut trece şi peste această piedică. În cel de al treilea deceniu al secolului XV se întîlnesc negustori în Cetatea Albă şi la Poznan[8], iar în deceniul următor se constată că unii orăşeni din Lublin pleacă în expediţii comerciale spre Caffa. În izvoarele Lublinului se face o însemnare sub anul 1433 despre plecarea notarului acestui oraş, Nicolae Schumpetra, „cum aliis mercatoribus" spre Caffa. Menţiunea „cum aliis mercatoribus" dovedeşte că este vorba de o expediţie comercială de o oarecare amploare. În acelaşi an pleca spre Caffa şi negustorul lublinian Bartholomeus[9].

În această vreme între Lublin şi Lwów au fost raporturi strînse. Orăşenii din Lwów au făcut unele concesii negustorilor din Lublin, dar acestea nu au fost unilaterale. Orăşenii din Lublin au făcut eforturi serioase pentru a obţine de la regii poloni privilegii speciale referitoare la comerţul de tranzit. În ciuda opoziţiei orăşenilor din Cracovia, în anul 1450, Cazimir Iagello a îngăduit deschiderea unui drum care, pornind de la Lwów, străbătea Rusia îndreptîndu-se spre Nord prin oraşele Belz, Hrubieszów, Krasnistaw, Lublin, Kazimir ajungînd la Radom, unde se bifurca, o ramură apucînd spre Wroclaw iar cealaltă spre Poznan[10]. În urma deschiderii acestui drum, negustorii din Lublin şi desigur cei din Wroclaw şi Lwów, au putut să-şi intensifice legăturile comerciale nesocotind dreptul de depozit al Cracoviei[11]. Foarte probabil că pe acest drum mergeau Nicolae Schumpetra, Bartholomeus şi alţi negustori din Lublin la Lwów şi de acolo, probabil pe

---

Przeglad Polski, 148, 149 şi 150, Krakow, 1903; idem, *Handel Krakowa w wiekach Średnich. Rozprawy Akademii Umiejetnosci*, 44, Krakow, 1903; Charewiczowa L., *Handel Średniowiecznego Lwowa*, Lwów, 1925. Din literatura romînească menţionăm lucrările lui N. Iorga, I. Nistor, şi înainte de toate P. P. Panaitescu, *La route commerciale de Pologne à la Mer Noire au Moyen-Age*, în «Revista Istorică Romînă», 1933.

[6] Matowist M., *op. cit.*, p. 72—73.

[7] *Ibidem*, p. 67.

[8] «Akta radzieckie poznańskie», tom. I, 1434—1470, sub redac. K. Kaczmarczyk, Poznan, 1925, nr. 44: „Item coram nobis constitutus providuo Petrus Zeloni publice est confessus, quod Andreas Byalogrodzicz sibi V 1/2 marc., quas sibi tematur vite et racionabiliter persolvit".

[9] «Archiwum Kurii Biscupiej w Lublianie», t. I, K, 76 şi 77. Vezi de asemenea Wadowski A., *Koscioly lubelskie*, Lublin, 1905, p. 24—25.

[10] «Biblioteca H. Lopacinski din Lublin», Ms. nr. 36, textul complet editat de către Bialkowski L., în lucrarea *Lublin na Stasrych szlakach handlowich*, Pamietnik Lubelski, t. III, Lublin, 1938, p. 290.

[11] Problema începuturilor şi dezvoltării acestor drumuri pînă la sfîrşitul secolului XV a fost tratată de autorul acestui articol în lucrarea *Lublin a handel Wroclawia z Rusia w XIV i XV w.*, «Rocznik Lubelski», t. III, Lublin, 1960.

drumul moldovenesc, prin Suceava, Iaşi şi Cetatea Albă la Caffa. În felul acesta s-au stabilit strînse legături economice între Lublin şi oraşele comerciale ale Moldovei printre care poate şi Iaşul.

După ce Caffa şi Cetatea Albă au fost cucerite de către turci, drumul moldovenesc îşi pierde din importanţa pe care o avusese mai înainte. Bogatelor companii italiene le-au luat locul negustorii greci, care dispuneau de resurse mult mai limitate.

În urma descoperirilor geografice se schimbă sistemul european al drumurilor comerciale. Drumurile terestre îşi pierd din importanţă, iar cele maritime capătă un rol deosebit. Aceste transformări se resimt puternic şi în Polonia. Unele oraşe ca Lwówul, Wroclawul şi mai ales Cracovia, care-şi datoraseră prosperitatea legăturilor comerciale răsăritene, sînt foarte serios afectate de aceste schimbări. Cracovia îşi pierde şi poziţia sa politică, capitala Poloniei mutîndu-se la Varşovia, care se dezvoltase destul de puternic. Creşte de asemenea importanţa Poznanului şi Lublinului.

Legăturile economice cu statul moscovit, ca şi rolul de intermediar al comerţului polonez cu Lituania au determinat în mare măsură dezvoltarea puternică a Lublinului în secolul XVI. În această etapă oraşul devine vestit prin iarmaroacele sale care atrag numeroşi negustori din Polonia şi ţările vecine. Pentru rolul pe care-l dobîndise Lublinul în comerţul polonez din secolul XVI, deosebit de edificatoare sînt cîteva cifre referitoare la tanzacţiile efectuate la Cracovia. Din registrele vamale ale acestui oraş pe anii 1538/1539 rezultă că în această perioadă au venit dinspre Lublin sau au plecat spre acest oraş 503 care încărcate cu mărfuri. În aceeaşi perioadă au venit dinspre Lwów sau au plecat spre acest oraş numai 152 care [12]. În anul 1594 din Cracovia se îndreptau spre Lublin 232 care cu marfă, spre Wroclaw 161, spre Gdansk 93, spre Lwów 91, spre Poznan 17, spre Varşovia 16, iar spre Torun numai 12 care [13]. Aceste cifre reflectă rolul preponderent pe care l-a cucerit Lublinul în comerţul cracovian. Puterea economică a Lublinului nu se mai bazează pe comerţul cu mărfuri de provenienţă orientală, mai ales de „coloniale", ci pe relaţiile economice cu Cracovia, Wroclawul şi Gdanskul [14].

În secolul XVI, cînd Lublinul ajunge la o mare înflorire, relaţiile sale economice cu Moldova aveau un rol cu totul secundar. Din Moldova se aduceau în Polonia, la Lublin şi Zamosk anumite cantităţi de vin [15].

---

[12] Rybarski R., *Handel i polityka handlowa Polski* w *XVI* stuleciu, Tom. II, Poznan, 1929, p. 189 şi urm.

[13] Vezi Malecki J., *Handel zewnętrzny Krakowa* w *XVI* w., în «Zeszyty Naukowe Wyzszej Szkoly Ekonomicznej w Krakowie», nr. 11, Prace z zakresu historii gospodarczej, Krakow, 1960, p. 91—92.

[14] Malecki J., *op. cit.*, p. 135.

[15] Nistor I., *Die auswärtigen Handelsbeziehungen der Moldau im XIV — XVI Jh.*, Gotha, 1911, p. 28.

Încercarea lui Jan Zamojski de a deschide un nou drum comercial din Polonia spre Turcia prin Moldova [16] s-a terminat cu un eşec [17]. În a doua jumătate a secolului XVI Lublinul capătă un important rol politic şi cultural în istoria Poloniei. În anul 1569 în acest oraş se pun bazele politice ale uniunii polono-lituaniene, care a primit denumirea de „Uniunea de la Lublin". În anul 1578 în acest oraş s-a fixat cea mai înaltă instanţă judecătorească a Poloniei, aşa-numitul „Tribunal al coroanei".

Lublinul devine în această vreme un centru literar şi artistic deosebit de important. Aici a înflorit aşa-numita „cultură a veacului de aur" şi marii scriitori ai timpului, printre care Nicolai Rej şi Jan Kohanowski, au avut strînse legături cu acest oraş. În sfîrşit, în Lublin a apărut grupul „Fraţii polonezi", care, în condiţiile accentuării contradicţiilor de clasă din cadrul statului feudal polon, se plasau pe poziţii progresiste şi chiar revoluţionare.

În cea de a doua jumătate a secolului XVII, cînd Polonia a fost teatrul a nenumărate războaie şi oraşele ei au avut mult de suferit, a decăzut şi Lublinul. El nu s-a putut reface în secolul XVIII cînd Polonia decade şi teritoriul ei se împarte între Rusia, Prusia şi Austria. În secolul XIX populaţia oraşului a crescut destul de lent. În perioada războaielor napoleoniene ea era de 7.000 locuitori iar în 1860 se ridică la aproximativ 20.000 oameni. În cea de a doua jumătate a secolului XIX în oraş apar o serie de întreprinderi industriale legate, mai ales, de producţia agricolă (fabrici de zahăr, bere, vagoane, maşini agricole, mori). Oraşul nu a putut deveni un puternic centru industrial nici în perioada dintre cele două războaie mondiale. El a ajuns totuşi unul dintre cele mai însemnate centre ale mişcării muncitoreşti. Lublinul a înscris pagini de glorie în istoria Poloniei, în timpul celui de al doilea răboi mondial, cînd, sub conducerea Partidului Comunist Polonez, populaţia a dus o aprigă luptă împotriva ocupanţilor fascişti. În cadrul Republicii Populare Polone, Lublinul a devenit un puternic centru economic şi cultural, cu o populaţie de 170.000 locuitori şi cu minunate perspective de dezvoltare.

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ИСТОРИИ ГОРОДА ЛЮБЛИНА

Краткое содержание

Город Люблин, расположенный у расчленения Люблинской возвышенности рекой Быстшице, ещё с конца XII века стал важным экономическим и административным центром. В 1357 году Люблин

[16] *Ibidem*, p. 74—75; Hurmuzaki, *Documente privitoare la istoria Românilor*, XI, nr. 180, p. 717; Herbst St., *Zamosc*, Warszawa, 1954, p. 22.

[17] Pentru expediţia lui Jan Zamoyski în Moldova cf. *Historia Polski*, P.A.N., Tom. I, partea a 2-a; Vezi de asemenea Gonţa A. I., *Campania lui Mihai Viteazul în Moldova*, în «Studii», XIII (1960), nr. 4, p. 141—156.

получил городской статут и, после ликвидации Галицко-Владимирского княжества, приобрёл значение центрального рынка.

Получив в 1392 году право держать четырнадцатидневную ярмарку и складочное право на 8 дней, Люблин стал развиваться довольно быстрыми темпами. Его развитию содействовало также и географическое расположение у пересечения весьма важных для международной торговли сухопутных дорог. Складочное право Львова и Кракова тормозило торговлю Люблина, принуждая люблинских купцов вести борьбу за устранение этого препятствия. Жители Львова должны были сделать некоторые уступки люблинским купцам, которые вели торговлю с Каффой. С 1450 года Казимир Ягеллончик разрешил им открыть новый торговый путь, проходивший через Россию и делавший связь с Вроцлавом (Бреславлем) и Познанью.

Захват Каффы и Аккермана турками и, вызванный великими географическими открытиями, переворот в международной торговле сильно повлияли на экономическое положение Львова и Кракова. Однако город Люблин, процветание которого не зависело от торговли с Востоком, продолжал развиваться. Особенно высокого экономического и культурного уровня Люблин достиг в XVI веке.

Начиная со второй половины XVII века, когда Польша стала театром опустошительных войн, для дальнейшего развития Люблина создались неблагоприятные условия. В экономическом отношении до окончания второй мировой войны он не выдвигался среди остальных польских городов. Лишь после установления народно-демократической власти город Люблин стал крупным промышленным и культурным центром, перед которым открываются широкие перспективы развития.

ASPEKTE AUS DER GESCHICHTE DER STADT LUBLIN

Zusammenfassung

An der Grenzlinie zwischen den bergigen Gegenden im Süden und dem Hochland im Norden liegt die Stadt Lublin, die sich scohn Ende des 12. Jahrhunderts zu einem bedeutendem ökonomischen und administrativen Zentrum entwickelte. Im Jahre 1357 wurde dann Lublin, durch ein Statut, als Stadt anerkannt und nach der Abschaffung des Fürstentums Halici-Vladimir, begann die neue Stadt die Rolle eines Zentralmarktes zu spielen.

Eine weitere Eutwicklung der Stadt, die an der Intersektion bedeutender Handelswege lag, erfolgte dann nach dem Jahre 1392, als Lublin das Recht auf einen 14-tägigen Jahrmarkt erhielt. Da aber Lembergs und Krakaus Recht auf Aufbewahrung das Handelswesen Lublins störte, trachtete die Kaufmannschaft der Stadt diese Hindernisse zu beseitigen. Die Lemberger sahen sich also genötigt den Bürgern Lublins, welche mit Caffa einen regen Handel treibten, einige Zugeständnisse zu machen und im Jahre 1450 gestattete ihnen Ca-

zimir Jagello einen Handelsweg zu schaffen, der Russland durchquerte und Lublin mit Breslau und Posen in Verbindung setzte.

Nachdem Caffa und Cetatea Albă von den Türken erobert wurden und machdem sich das internationale Handelswesen, als Folge der geographischen Eutdeckungen, änderte, hatten einige Städte, wie zum Beispiel Lemberg und Krakau, darunter zu leiden Lublin aber, dessen Gedeihen keinswegs von dem Handel mit dem Orient abhängig war, entwickete sich weiter. Während des 16. Jahrhunderts nahm Lublin einen bedentenden ökonomischen und kulturellen Aufschwung.

Mit Beginn der 2. Hälfte des 17. Jahrhunderts, als Polen der Schauplatz verwüstender Kriege wurde, konte sich Lublin nicht weiter entwickeln. Bis nach dem 2. Weltkrieg, spielte Lublin im ökonomischen Leben Polens keine bedeutende Rolle. Erst nach der Einsetzung des volksdemokratischen Regimes, entwickelte sich Lublin zu einem der bedeutendsten industriellen und kulturellen Zentren und es wurden ihm die schönsten Perspektiven eröffnet.